Dziennik ustaw i rozporządzeń krajowych

dla

Królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz z Wielkiem Księstwem Krakowskiem.

Rok 1908. Wydano i rozesłano dnia 14. września 1908. **Część XIX.**

Nr. 93.

Obwieszczenie

c. k. Namiestnictwa z dnia 31. sierpnia 1908 L. VII/a 73.927, którem się ogłasza prowizoryczny regulamin portowy dla portu komunikacyjnego i zimowego w Nadbrzeziu, zatwierdzony przez c. k. Ministerstwo handlu reskryptem z dnia 29. maja 1908 L. 38.862 ex 1907.

C. k. Namiestnik:
Bobrzyński w. r.

Prowizoryczny regulamin portowy

dla portu komunikacyjnego i zimowego w Nadbrzeziu.

§ 1.

Przeznaczenie portu.

Port nad Wisłą w Nadbrzeziu ma służyć:

a) jako schronisko i port zimowy dla statków c. k. Zarządu budownictwa wodnego,

b) jako port komunikacyjny do przeładowywania towarów z parostatków na kolej, względnie odwrotnie, oraz do przeładowywania towarów z wozów zwykłych na statki i odwrotnie,

c) jako port ochronny i zimowy dla prywatnych statków o ile miejsce w basenie portowym na to pozwala.

§ 2.

Podział portu.

Zachodnia połowa portu (po prawej stronie od wjazdu) wraz z warstatem i wyciągiem dla statków jest przeznaczona dla parku statków zarządu budownictwa wodnego.

Przeładowywanie towarów ze statków do wagonów kolejowych i odwrotnie ma się odbywać wyłącznie we wschodniej połowie portu (położonej po lewej stronie wjazdu portowego).

Przeładowywanie towarów ze statków na zwykłe wozy i odwrotnie ma się odbywać na czołowej (południowej) stronie części portu.

Do przeładowywania towarów przeznaczona wschodnia połowa portu składa się z 2 części, — z niższej platformy, która może być używaną także przy średnim stanie wody — i z wyższej platformy, której nawet najwyższe wody nie mogą zalewać.

Na obu platformach są tory kolejowe, magazyny, przeładownie, place składowe tudzież przyrządy potrzebne do przeładowywania towarów.

§ 3.

Nadzór portu.

Przestrzeganie regulaminu portowego i czuwanie nad zastosowaniem przepisów portowych jest obowiązkiem ustanowionego w tym celu c. k. Zarządcy portu, który przy wykonywaniu służby w przepisanym mundurze służbowym ma być uważany za straż publiczną.

Do jego zarządzeń tyczących się wykonywania służby należy się bezzwłocznie zastosować i przytem okazywać mu poszanowanie, winne jego charakterowi służbowemu.

W razie niebezpieczeństwa zwłoki służy Zarządcy portu prawo wydania wszelkich zarządzeń w porcie bezwarunkowo koniecznych.

Nadzór i wykonywanie służby przy przesuwaniu wagonów oraz zamówienie wagonów i prowadzenie całej komercyalnej służby należy do ustanowionego w tym celu organu c. k. kolei państwowej.

§ 4.

Używanie portu.

Wszystkie krajowe i zagraniczne statki będą dopuszczone do portu, o ile miejsce na to pozwala.

Tratwom wzbroniony jest wjazd do portu.

Materye łatwo zapalne i wybuchowe winne być usunięte ze statków przed wpłynięciem do portu; jedynie tylko materye potrzebne do oświetlania statków mogą na nich pozostać.

§ 5.

Wjazd i wyjazd statków z portu.

Wjazd statków do portu lub wyjazd ich z portu jest dozwolony tylko podczas dnia t. j. 30 minut przed wschodem słońca do 30 minut po zachodzie słońca.

Eraryalne statki mogą w razie potrzeby także prędzej lub później wjeżdżać lub wyjeżdżać.

Statkom nie wolno wjeżdzać do portu, jeżeli na maszcie, przy wjeździe do basenu portowego wywieszony jest balon, pomalowany czerwono-biało. Natomiast wtedy tylko wolno wyjeżdżać z basenu portowego.

Spuszczenie balonu jest tylko wówczas dozwolone, gdy wyjeżdżający statek opuścił już kanał portowy.

Dla statków eraryalnych wjeżdżających lub wyjeżdżających ewentualnie podczas zmierzchu oznaczać będzie wolny wjazd do basenu portowego białe światło wywieszone na maszcie sygnałowym.

Statki powinny zasadniczo unikać spotykania się w kanale wjazdowym.

Statki spotykające się przed wjazdem do portu lub w basenie portowym mają wymijać się na prawo. Wiosłowe lub żaglowe statki mają być holowane przez kanał wjazdowy barkasą portową. Kierownicy takich statków winni przed wjazdem do kanału portowego odnieść się z prośbą do zarządu portowego o holowanie zapomocą barkasy portowej.

§ 6.

Porządek przybijania statków i wyładowania towarów.

Porządek wjazdu do portu i przybijania do miejsc wyładowywania oraz wyładowywanie towarów ma następywać w miarę zgłoszenia statków. Zarządca portu ma porządek ten regulować.

Zarządcy portu przysługuje prawo zarządzić w miarę potrzeby przestawienie statku już umocowanego na inne miejsce.

§ 7.

Umocowanie statków.

Załoga statku obowiązaną jest statek swój silnie przytwierdzić linami i łańcuchami do pierścieni żelaznych, umieszczonych na murach portowych.

Każdy kierownik statku jest obowiązany zezwolić na przeciągnięcie lin i łańcuchów sąsiedniego statku przez statek lub na umocowanie się sąsiedniego statku do jego statku, wreszcie na urządzenie odpowiedniej i bezpiecznej komunikacyi pomiędzy jego a sąsiednim statkiem.

Tak samo obowiązany jest każdy kierownik statku zezwolić na konieczną komunikacyę przez swój statek przy naładowaniu, jakoteż wyładowywaniu towarów.

§ 8.

Zachowanie się w porcie.

Zakazuje się zebrań hulaszczych, hałasowania, chodzenia z niezakrytem światłem, lub żarzącymi węglami oraz wszelkich czynności, któreby dla własnego lub obcego statku mogły spowodować niebezpieczeństwo. Zapalać i utrzymywać ogień i światło wolno, z wyjątkiem statków parowych, tylko na zamieszkałych statkach dla celów domowych i to jedynie za poprzedniem zezwoleniem Zarządcy portu.

W porcie nie wolno się kąpać i ryb łowić. Obcym łodziom nie wolno jeździć po basenie portowym.

Przedmiotów, które zanieczyszczają wodę w basenie portowym, lub które mogą utrudnić jazdę w basenie portowym — jak popiół, śmiecie i t. p., nie wolno wrzucać do basenu portowego.

Wszelkiego rodzaju odpadki śmieci, odpadki z kuchni i t. p., należy zbierać w ciągu dnia do naczyń dobrze się zamykających, poczem załoga statku ma je wyrzucać w sposób oznaczony przez Zarządcę portu.

Wychodków, które wprost do wody uchodzą — nie wolno w porcie używać.

Ludzkie odchody mają być zbierane w dobrze zamkniętych naczyniach ustawionych na każdym statku i wyrzucane do dołów kloacznych, przeznaczonych na ten cel przez Zarządcę portu.

Użycie wody z basenu portowego do picia lub gotowania jest niedozwolone.

§ 9.

Zachowanie się w razie pożaru.

W razie wybuchu pożaru w porcie lub na którymkolwiek statku jest cały w porcie obecny personal obowiązany do niesienia pomocy i ma się stosować do zarządzeń Zarządcy portu.

Zagrożone w razie pożaru statki mają być usunięte i przygotowane do zabrania przedmiotów ratowanych.

Tak samo należy jak najspieszniej usunąć z rejonu pożarowego wagony kolejowe.

§ 10.

Nadzór nad statkami.

Właściciel każdego naładowanego lub nienaładowanego statku winien ustanowić na nim odpowiednią straż.

Zarządca portu jest upoważniony żądać od właściciela statku usunięcia nieodpowiedniej straży.

§ 11.

Wydobywanie lodu w porcie.

Wydobywanie lodu z basenu portowego do celów przemysłowych jest wogóle wzbronione, a może być zezwolone tylko na osobną prośbę u zarządu portu.

§ 12.

Obrębywanie lodu około statków oraz przerębywanie lodów w basenie portowym.

Lód około statku w porcie leżącym ma obrębywać załoga statku.

Do przerębywania lodu w basenie portowym może Zarządca portu używać załogi, znajdujących się w porcie statków. Za współudział w przerębywaniu lodu nie należy się wynagrodzenie.

§ 13.

Pobyt obcych osób i przyjmowanie ich w porcie.

Osobom nieuprawnionym nie wolno wchodzić do portu. Kierownikowi statku lub stróżowi tegoż nie wolno niepowołanych osób na pokładzie statku przyjmować w gościnę.

§ 14.

Oświetlenie portu.

W godzinach porannych i wieczornych należy port w miarę potrzeby oświetlać. Latarnie do oświetlenia portu niezbędnie potrzebne mają się świecić przez całą noc.

§ 15.

Pobyt statków w porcie.

W czasie okresu żeglugi statki nie mają prawa zatrzymywać sie w porcie po uskutecznieniu wyładowania lub naładowania towarów.

Dłuższy pobyt statków w porcie, które już wyładowały lub załadowały towar jest tylko w ważnych wypadkach (naprawy etc.) i to wyłącznie za poprzedniem zezwoleniem Zarządcy portu dozwolony.

W tym wypadku mają statki uiszczać wyższą należytość przewidzianą w § 16, pod c).

§ 16.

Należytości portowe.

Za podstawę wymiaru należytości za pobyt statków w porcie — z wyjątkiem parostatków — służy powierzchnia wody, zajęta przez statek.

Powierzchnię tę wymierza się według największej długości i szerokości statku.

Wysokość poborów:

a) Statki, które w czasie od dnia 15. listopada do dnia 15. marca do portu wjeżdżają i w tymże przezimować zamierzają, mają uiszczać za przezimowanie należytość w wysokości po 15 h za każdy m^2 zajętej przez nie powierzchni w basenie portowym. Parostatki opłacają łączną należytość w kwocie 50 koron;

b) Statki, które podczas okresu żeglugi t. j. od 16. marca do 14. listopada do portu bywają wstawiane mają opłacać należytość dzienną w wysokości 0·2 h za m^2 (dwie dziesiętne halerza za jeden metr kwadratowy) zajętej przestrzeni wody. Parostatki mają jednak uiszczać należytość ryczałtową dziennie w wysokości 50 h.

c) Statki, które wyładowały, lub załadowały towary, a mimo to z przyczyn w § 15 podanych pozostają w porcie, mają opłacać należytość dzienną w wysokości 1 halerza za m² zajętej powierzchni wody. Parostatki opłacają w tym wypadku należytość dzienną ryczałtową w wysokości 3 korony.

Eraryalne statki nie opłacają żadnej należytości, ani za przezimowanie, ani za pobyt w porcie podczas okresu żeglugi.

§ 17.

Cło i odnośna służba.

Obszar portowy i wszystkie do niego należące ubikacye, warstaty, magazyny — podpadają kontroli cłowej. Przepisy cłowego i monopolowego rozporządzenia z 11. lipca 1835 roku; o rewizyach mają zatem do nich zastosowanie.

Nadzór nad ruchem towarów w porcie, cłowo-urzędowa rewizya podróżnych i ich pakunków, jak również dotyczący nadzór statków i ich załóg należy do obowiązków c. k. urzędu cłowego, zaś zewnętrznych nadzór nad obszarem portowym do obowiązków c. k. Straży skarbowej.

Zakres działania urzędników cłowych, następnie urzędników i funkcyonaryuszów straży skarbowej co do nadzorowania do portu wjeżdżających lub wyjeżdżających statków lub też statków w porcie przebywających, określają postanowienia rozporządzenia cłowego i państwowo-monopolowego z 11. lipca 1835 roku.

§ 18.

Zażalenia.

Odwołanie przeciw zarządzeniom Zarządcy portu należy wnosić do c. k. Starostwa w Tarnobrzegu jako władzy politycznej I. instancyi.

§ 19.

Postanowienia policyjno-karne.

Przekroczenia tych przepisów karane będą, o ile do nich nie mają zastosowania postanowienia powszechnego kodeksu karnego, po myśli rozporządzenia ministeryalnego z 30. września 1857 Dz. p. p. Nr. 198, przez właściwą władzę polityczną grzywną od 2 do 200 K, lub aresztem od 6 godzin do 14 dni.

Niezależnie od nałożonej kary może być kierownikowi statku, który uznany został winnym, odebrany na pewien czas lub na zawsze patent na

kierownika statku, jeżeli się władza przekona, że kierownik statku jest niezdolnym lub też, że jego pozostawienie nie da się pogodzić z porządkiem i bezpieczeństwem żeglugi.

O ile co do kierowników statków, względnie co do spedytorów, posiadających uprawnienie przemysłowe, z powodu poprzednich kilkakrotnych ukarań za nieprzestrzeganie przepisów, tyczących się wykonywania ich przemysłu może nastąpić odebranie uprawnienia przemysłowego, postanawiają przepisy ustawy przemysłowej.